



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (1)
PART II—Section 3—Sub-section (1)

प्राप्तिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 336]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 27, 1989/आषाढ़ 6, 1911

No. 336]

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 27, 1989/ASADHA 6, 1911

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a
separate compilation

जल-भूतस परियह न भंश्रालय

अनुमूली

(पत्तन पत्र)

मूरगाव पत्तन न्याम (बत्तराक/जोड़िम भरे माल से भरे फेट
कटेयनगे की कूलाई) विनियम, 1988

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 जून, 1999

मा का नि 618(अ) — महापान न्याम अधिनियम, 1963 (1963 का 34वा) की धारा 132 की उपधारा (1) के साथ पठित धारा 124 की उपधारा (1) द्वारा प्रदत्त अधिनियम का प्रयोग करते हुए, केन्द्रीय सरकार एवं द्वारा मूरगाव पत्तन के अधिनियमों के मध्य द्वारा उक्त अधिनियम की धारा 123 द्वारा प्रदत्त अधिनियमों का प्रयोग करते हुए, बनाए गए तथा गोवा सरकार के राजपत्र दिनांक 23 दिसम्बर, 1988 तथा 30 दिसम्बर, 1988 में प्रकाशित किए गए तथा इस अधिसूचना की सत्त्वन अनुमूली में यथानिविट मूरगाव पत्तन न्याम (बत्तराक/जोड़िम याने कारों वाले फाइट क्षेत्रों के सचालन) विनियम, 1988 का प्रत्योदत्त करनी है।

[पाइनम पी आर -16012/3/89-पी जी]

प्रमुख पत्तन न्याम (बत्तराक/जोड़िम भरे माल से भरे फेट कटेयनगे की कूलाई) विनियम, 1988 की धारा 123 द्वारा प्रदत्त अधिनियम का प्रयोग करते हुए मूरगाव पत्तन न्याम निम्नलिखित विनियम बनानी है।

1. सक्रिय नाम ओर लागू होने वाले अधिनियमों को मूरगाव पत्तन न्याम (बत्तराक/जोड़िम भरे माल से भरे फेट कटेयनगे की कूलाई) विनियम, 1988 कहा जाएगा।

(ख) ये विनियम केन्द्रीय सरकार के अनुमोदित ग्रन्तीनी राजपत्र में प्रकाशित तारीख से लागू होंगे।

2. परिभाषाएँ — इन विनियमों में जब तक कि अन्यथा व्येक्षित न हों,

(1) प्रमुख पत्तन का शर्त परिवहन सचालन द्वारा अधिसूचित प्रमुख पत्तन है।

(2) खननाक माल के लिए "फेट कटेयनर" को इसके आगे "कटेयनर" कहा जाएगा जिसका अर्थ है एक प्रथमा इससे अधिक परिवहन प्रणाली जिसके हारा खतरनाक माल को भेजने के लिए आमकर डिजाइन किया और बनाया गया परिवहन उपकरण की बस्तु।

टिप्पणी :— खननाक/जोड़िम भरे माल ले जाने के लिए उपयोग भे लाए जाने याने कटेयनर इन्हा भजेन होना चाहिए कि उपयोग के लिए काम में लगाई गई परिस्थितियाँ वा मालमा करने में सक्षम हों और इनका उचित और नियमित रूप में अनुरक्षण किया जाना होगा।

(3) "यद कंटेयनर" का अर्थ ऐसा कटेयनर जिसमें बगल ड्रवर भिन्नभावे द्वारा के केवा एक प्रथमा इसी अधिक दरवाजे भे माल लादा जा सके।

(4) "ओपन टॉर कटेयनर" का अर्थ ऐसा कटेयनर जिसमें तल, बगल और भिन्न, टब द्वारा और कोई छाजन नहीं हो।

(5) "टेक कटेयनर" का अर्थ आवश्यक परिस्थितियों के अनुगार तगल पदार्थ और गैस को बल्क में ले जाने और विनाश करने के लिए आमकर बनाया गया कटेयनर।

(6) "ट्राटफार्म कटेयनर" का अर्थ एक प्रकार का ट्राटफार्म जिसकी बाहरी कुल लम्बाई और ऊँड़ी सीरीज/कटेयनरों के तल की लम्बाई और ऊँड़ी के बाहर हो और इन कटेयनरों में ऊपर और तल के भिन्न पर लगाये फिटिंग से सजित हों, ताकि कुछ इसी प्रकार के सुरक्षित और माल उठाने के उपकरणों का उपयोग किया जा सके।

(7) "कटेयनर स्पेग" का अर्थ एक टी. ई. यू. के बाहर एक कटेयनर द्वारा घेरी गई जगह एक टी. ई. यू. का माप 6.1 मी. × 2.4 मी. × 2.4 मी. है। इस दूरी को एक स्थूल कटेयनर प्रथमा कटेयनरों द्वारा घेरा जाए सकता है।

(8) "कटेयनर परियां याँड़" का अर्थ यह याँड़ है जहाँ कटेयनरों का अध्यारण किया जाता है।

(9) "कटेयनर द्वारा उपकरण" का अर्थ कटेयनरों की सुरक्षित द्वारा उपयोग में लाये जाने वाले उपकरण जैसे कि ट्रान्सफर प्रैन्स टॉपमिट ट्रक्स, फोर्किंग ट्रक्स प्रथमा कटेयनरों की उठाने के लिए विशेष प्रकार के साधनों से सजित कोई अन्य उपकरण।

(10) "कटेयनर जहाज" का अर्थ एक ऐसा जहाज जिसके निचले प्रथमा ऊपरी ढेक पर कटेयनरों को लाया जाता है और ब्रेक बल्क माल यो दोने के कटेयनर जहाज भी हगमें गायिल है।

(11) "खननाक माल शेष" का अर्थ ऐसा शेष जिसे खासकर खननाक/जोड़िम भरे माल को रखने के लिए बनाया गया है।

(12) "आय, एम, ओ. (आय, एम, सी, ओ.)" का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय समृद्धि संघठन है।

(13) "आय एम, ओ, ओड" का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय समृद्धि खननाक माल के बारे में अंतर्राष्ट्रीय समृद्धि संघठन द्वारा प्रकाशित आधारण संहिता है।

(14) "लालना और उतारना" का अर्थ जहाज पर कटेयनर को रखना और यहाँ से उसे हटाना है।

(15) "पेकेजेस" का अर्थ खननाक माल रखने के लिए आधार और खननाक/जोड़िमभरे माल से भरे आधार।

(16) "पैकिंग और अनपैकिंग" का अर्थ खननाक/जोड़िमभरे माल के पैकेजों को कटेयनर में रखना और उसमें से हटाना है।

(17) "स्टकिंग और डीस्टकिंग" का अर्थ कटेयनर को माल से भरना और कटेयनर से माल निकालना।

(18) "ट्रान्सपोर्ट ट्रैक्टर द्रेयलर" का अर्थ गड़क द्वारा माल ले जाने के लिए ट्रान्सपोर्ट ट्रैक्टर के साथ द्रेयलर को जोड़कर स्थायी अवधा अस्थायी रूप में बनाया गया ट्रान्सपोर्ट ट्रैक्टर द्रेयलर है।

3 खननाक/जोड़िमभरे माल — इस विनियम के प्रयोगन के लिए खननाक/जोड़िम भरे माल में पार्टा द्वारा समद्वे भंगल, लदन द्वारा अंतर्राष्ट्रीय समृद्धि खननाक माल मंहिता द्वारा वर्णित सभी वस्तुएं इसमें शामिल है।

4 खननाक/जोड़िमभरे माल का वर्तीकरण — इस विनियम के प्रयोगन के लिए खननाक/जोड़िम भरे माल को विस्तिवित विधी में बाट दिया गया है। इस विधी ने यांत्र आय, एम, ओ, संहिता परिकरण है।

श्रेणी 1 ट्रिस्टोटक

श्रेणी 2 टैंक; स्टोरिंग; राव के अवैत तरन यांत्रा युक्तेवाले

श्रेणी 3 जयनगणील नग्न पदार्थ

श्रेणी 1. 1 जयलतगणील धन पदार्थ

श्रेणी 4. 2 लगावार दहतगणील पदार्थ

श्रेणी 4. 3 पानी के सम्बन्ध से जयलतगणील गैंग छोड़ते वाले पदार्थ

श्रेणी 5. 1 आकस्मीकर पदार्थ

श्रेणी 5. 2 कार्बनिक परश्वांकमाइड

श्रेणी 6. 1 बिपैले (विपैले) पदार्थ

श्रेणी 6. 2 रंत्रामक पदार्थ

श्रेणी 7 रेहगोरेकिटब पदार्थ

श्रेणी 8 मंकारक

श्रेणी 9 विविध खतरनाक पदार्थ अर्थात् कोई भी दूसरे पदार्थ, अनुभव ने जिसे खननाक स्वभाव का दर्शाया है या दर्शानीशाला है और जिसे कि खननाक माल मान लिया जाए।

5. यांत्र में खननाक/जोड़िमभरे माल को ढोनेवाले जहाजों की सामान्य स्थीकार्यता — (1) पत्तन में आने वाले सभी खतरनाक/जोड़िमभरे माल का वर्तीकरण, ऐक करना, नेवल लगाना हुआ और अवधा चिह्न लगाना आव आय, एम, ओ, ओड के अनुमार होना और तबनगार शिप/शिपर द्वारा घोषित किया जाना होगा। इसी प्रकार कटेयनर में भी विवरण देना होगा और इसमें रखे गये माल को सुभिन करने हुए आपरेटिंग कंपनी द्वारा जारी पैकिंग प्रमाणपत्र भी देना होगा।

(2) कटेयनरों की मजायट (स्टोरेज) :— खननाक/जोड़िम भरे माल से भरे कटेयनरों को ढोनेवाले जहाज को नव नक पत्तन में प्रवेश करने नहीं दिया जायगा जब तक कि आय, एम, ओ, ओड की आय-12 के अनुमार इन कटेयनरों को जहाज पर सजाया नहीं जाता है और पूरे नियरण नहीं लिये जाते हैं।

6. खननाक/जोड़िमभरे माल से भरे कुछ श्रेणियों और मालाओं को ढोले जाने वाले जहाज के प्रवेश पर प्रतिबन्ध :— (1) सम्बन्धित पत्तन प्राधिकार द्वारा निश्चित लंगराहों और प्रधिसूचित स्थानों में ही विस्टोटक को ढोनेवाले जहाजों को अकेने भी अनुमति दी जायेगी और लागू पत्तन के विनियमों के अनुमार पत्तन थोक के भीतर अनुमानित मात्रा में माल की दृलाई के लिए अनुमति दी जाएगी।

(2) वाल के अधीन संपीडित, द्रव्यकृत प्रथमा विद्युत रैसों से भरे मिलिङरों को पत्तन के भीतर लाने नहीं दिया जाएगा, वर्षों कि विस्टोटक नियरक द्वारा इस प्रकार के मिलिङरों के आयाम/नियमि दी गई हो।

(3) ब्राह्मण भान से भरे हुए कटेपत्रों के तिस्रीविन श्रेणी और प्रकार के भाल को जहाज पर उतारी हो मात्रा तक भीमिन किया जाएगा जिन्होंने कि संबंधित पत्तन प्राधिकार द्वारा अधिसूचित किया गया हो और मर्मी श्रेणी का कुल माल 50 टन ग्रामल माल से अधिक नहीं होगा।

श्रेणी 2	दरम ज्वलनशील अथवा विषेन गग
श्रेणी 3 1	ज्वलनशील भरत उत्तराधार कार्बन डाइऑक्साइड
श्रेणी 4 2	लगातार दहनशील तरा पदार्थ, उदा, अन्यर्मानियम आवृत्तिशील
श्रेणी 6	ट्रेलिंगाय त वेट (ईप्पन मंयोजन)
श्रेणी 6. 1	विषेन (विषेन) पदार्थ
श्रेणी 6. 2	संश्लेषक पदार्थ
श्रेणी 8	ग्राहारक
श्रेणी 9	विनिध खरात्रक पदार्थ।

इस प्रकार के मर्मी मालों में हैं कटेपत्रों विहारी विन की रोकनी में ही होती और शर्त रह होती कि परिवहन इसे पत्तन के पारंपरा में दिनींवरी लजावेगा तथा इस माल को पत्तन के परिवार के भीतर दिनी लाभ समर तक रखा गया जाएगा।

उप पत्तन संस्कृत अथवा यातायाती परिवहन अथवा पत्तन की गुरुत्वा के लिए अस्त्रनालक/जोखिम भरे माल की छालाई के विनियमन के लिए इसके द्वारा विनेपत्र तात्पत्र अधिकारी ही कटेपत्रों में स्वतन्त्र/जोखिमभरे माल को उत्तराने अथवा लादने की अनुमति देने के लिए एकमात्र प्राप्तिकारी होगा।

7 अधिक अधिसूचना :- 1. अंगरेज — जहाज, जिन पर खत्तराक/जोखिमभरे माल से भरे कटेपत्र यज्ञों में ही और जिन्हें पत्तन में उतारना है, वे आगमन से 48 घण्ट पहले ही न. 12 अव्रोड जहाज मालिक अथवा एकेन्ट इसकी सूची पत्तन के प्राप्तिकारी वो हों।

स्टीमर, एकेन्ट अथवा परेप्ट्र/विविनी खत्तराक/जोखिम भरे माल को उत्तराने अथवा लादने के आशय की सूची तीव्र प्रतियोगी में आवेदन पत्र उप पत्तन संस्कृत अथवा यातायात प्रबन्धकों के लिए। इस आवेदनपत्र में पदार्थों की पूरी सूची, इनके शायदिनक नाम और आय, एम. ओ और कोड नंबर भी लिखा होगा।

इस प्रकार के आवेदन की एक-एक प्रति के साथ इसके अनुवत्ततों को उप पत्तन संस्कृत, कटेपत्र, टर्मिनल प्रबन्धक और द्वारा ग्रान प्रबन्धकों ने देती होती है। इस सूची ने पूरे विवरण होने विनमें उनके पूरे/कठनीको नाम, मात्रा, वैशिकी की पर्दी, यदि मात्रम हो तो आय, एम. ओ, और विनिधण तथा अन्य समान व्याप्रे भी शामिल होते हैं। संपर्क और पत्राचार के अनुयालन के लिए इस सूची में शामिल मवों की सूची क्रमानुसार है। पटोलियम अधिनियम में की गई छालाया के अनुसार पटोलियम सहित खत्तराक तरतु के अनुजापत्र वो जारी करने के लिए आवेदन में निम्नविविन जानकारी होती चाहिए।

इस प्रकार के तरन पदार्थों के जहाज और क्या ये तरन पदार्थ पानी के साथ मिश्यत होते हैं या नहीं।

इन दसवेंजों के अनावा, जहाज की मालसूची को प्रति भी उप पत्तन संस्कृत और यातायात प्रबन्धक तथा कटेपत्र, टर्मिनल प्रबन्धकों से जो द्वा जाएगा, ताकि प्रत्येक जहाज द्वारा ही जानेवाले खत्तराक/जोखिमभरे माल से भरे कटेपत्रों के परिवर्तन के बारे में जानकारी हासिल कर सकें।

2. नियन्त्रित कटेपत्रों में खत्तराक/जोखिम भरे माल को नियन्त्रित के आशय की सूची की पत्तन के अधिकारीयों को माल घाटों पर पहुंचने के 48 घण्टों से पहले देना होगा और कटेपत्रों में रखे जाने वाले खत्तराक/

जोखिमभरे माल को पत्तन में लाने से पहले ही इसमें अनुपत्ति उपपत्तन संरक्षक और यातायात प्रबन्धक से ले नी होगी।

3. परिवहन :—भारतीय पत्तनों में खत्तराक/जोखिमभरे माल को लादने प्रबन्धा उत्तरों के बारे में लागू नियेध और प्रतिवन्ध परिवहन में माल पर भी लागू होता।

8. विविन्दग :—कोई भी जहाज, जिस पर कि खत्तराक/जोखिमभरे माल को लादा गया है, को घाट पर तभी लगाया जाएगा जब तक अधिकार द्वारा दी जाती है।

9. पत्तन प्राधिकार को खत्तराक/जोखिमभरे माल से भरे कटेपत्रों की नींव दिये किमी एक म्यान पर रखा होगा :—(क) खत्तराक/जोखिम भरे माल को रखने के लिए बनाये गये और आग बुझने की सुविधा प्रदान की गई परिषेष स्थल गे ही कटेपत्रों को रखा जाए।

(ख) आद. एम. डी. जी. कोड के अनुपार उचित स्थल अनुग कर परिषिक्त याई में ही कटेपत्रों को रखा जाए (परिषिक्त "क") में विषेन घटेवन दिया गया है। परिषिक्त "ख" में टाइरमार्केट द्वान्मकर केन के नाम कटेपत्र परिषिक्त याई में आय, एम. डी. जी. अथवा आय, एम. सी. ओ. के अनुमान वियोजन करने की तिप्रबन्धन गई है।

मान के नर्गेश्वर और टर्मिनज में माल की छालाई के प्रकार के बारे में पत्तन प्राधिकारी उचित वियोजन योजना बनायेगा।

10. कटेपत्रों में माल भरना और माल निकालना :—पत्तन प्राधिकार खत्तराक/जोखिमभरे माल की छालाई के लिए उचित कटेपत्र डिपो/फ्लायनर फेट स्टेशन निर्धारित करें। यार्डकूप प्रेरा 9 में बाजाये अनुपार कटेपत्रों का भण्डारण किया जाए। उप पत्तन संस्कृत और यातायात प्रबन्धक से निकाली प्राप्त करने के बाद ही कटेपत्रों में माल निकालने और कठेपत्रों में माल भरने का काम गुरु किया जाएगा इसके लिए फेट कटेपत्र घटेवन में खत्तराक/जोखिमभरे माल को पैक करने के लिए आय, एम. ओ, मार्गदर्शक का गठी से पालन किया जाएगा और आय, एम. डी. वी. कोड (परिषिक्त "ग") के बारे 12 और 13 का भी पालन किया जाएगा।

यदि स्टेप्पलाईड हे भान्पाठ के बोत्र में माल भरने और माल निकालने का काम किया जा रहा हो, तो इसके चारों तरफ 30 मीटर की दूरी रखना होगा।

10(2) माल भरने से पहले -- (1) कटेपत्रों में माल भरा जा रहा हो, उनकी शर्ति का पता लगाने के लिए नींव का जाए और यदि शर्ति का पता लगाना है, तो उप कटेपत्र में माल नहीं भरा जाएगा। कटेपत्र साफ, सुखा और उपयोग के लिए योग्य रखना होगा। माल भरने से पहले कटेपत्र से अतिरिक्त खत्तराक माल के लेवरों को हटाया जाए अथवा उन लेवरों को प्रचलायित किया जाए।

(2) ऐसे जाने वाले खत्तराक माल के खनरे के गुणवत्तम के बारे में सूचना लिपर उपलब्ध करायेगा। लिपर यह भी सुनिश्चित करेगा कि खत्तराक माल को भरने, निकालने तथा लेवर लगाने का काम आय, एम. डी. जी. कोड के अनुगाम है।

(3) खत्तराक माल की छालाई, कटेपत्र में माल भरने, उसे सुरक्षित उत्तराने का काम सीधे और ऐसे जिम्मेदार वर्ती की देव-तेव में करना होगा जिसे परेप्ट्र अथवा परेप्ट्रीती ने भेज दिया हो और जो इससे होने वाले जाखिमों में और वा इन्हें जाना हो। यदि आगामकार में क्याँ-क्याँ उपाय किये जा सकते हैं। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि सुरक्षा के कोई उत्तरान उपलब्ध है।

(4) जब काम सब रह जाए, तो घूमपान का नियेध किया जाए।

(5) उचित आग बुझने के उपाय किये जाएं।

(6) पैकेजों की जांच को जाए और यदि क्षति, रिमन अथवा छूट हो, तो इन पैकेजों का कटेयनर में नहीं रखा जाएगा। पैकेजों पर अधिकारक शादि हो, तो इसे कटेयनर में नहीं रखा जाएगा, बल्कि पहले इसका निर्णय लिया जाएगा कि यह सुरक्षित है और इसे स्वीकार किया जा सकता है।

पैकेजों पर पारी अथवा अन्य पदार्थ लगा हो, तो इसे गाफ कर आदि में कटेयनर में भरना होगा।

(7) यदि माल को रेत पट्टिका से अथवा दूसरी तरह से यूनिटों में पैक किया गया हो, तो ये छोड़ हो इसे इस तरह रखा जाए कि इसमें यूनिट भार से भरे वैर्ड्रेसर पैकेजों को नुकसान नहीं पहुंचाना हो। यूनिट भार को बिनाकर बाधते के लिए उत्तरीय लाई आनेकली मामी यूनिटों में पैक किये गये पदार्थों के साथ अनुकूल होना होगा और नर्मी, तीव्र तापमान और धूप के साथ संपर्क में आवेदन पर अपनी क्षमता को बढ़ाए रखना होगा।

(8) जहाँ कटेयनरों को रखा गया है अथवा कटेयनरों में माल भरने और माल निकालने का काम चल रहा हो उग स्थान पर किसी उपकारण अथवा मरींतरी में विज्ञी की आपूर्ति का उपयोग किया जाता है, तो मरींतरी में विज्ञी आपूर्ति प्रणाली इस प्रकार हो कि जिससे कोई चिंता न निकले जो कि किसी जीवित को उत्पन्न करता हो।

(9) नापमान नियन्त्रण के नहर खतरनाक माल को ले जाने वाले कटेयनर का निरीक्षण किया जाए, तथा जहाँ पर लाइन से पहले यह सुनिश्चित करने के लिए कि मरींतरी ठीक काम कर रही है, चलाकर देख लिया जाए।

10(3) माल भरना और सुरक्षित रखना:—सम्हताई के समय विशेष ध्यान दिया जाए कि पैकेज अथवा आधारों को नुकसान नहीं पहुंचाता है।

(1) यदि सम्हताई के दौरान खतरनाक माल भरे पैकेज को नुकसान पहुंचाता है और इसमें से माल बाहर निकल आता है, तो इसके पास आल अग्रह को तब तक खाली किया जाए जब तक कि नुकसान को समाप्त करना का निर्धारण नहीं किया जाता है। नुकसान पहुंचता है पैकेजों का परिवर्तन नहीं किया जाना होगा।

(2) पला परिपर में किर से पैकिंग नहीं किया जाएगा। यदि खतरनाक के रिसेन से कोई विस्फोट, निरंतर दहन, विषेला अथवा इसके प्रकार का कोई खतरा हो, तो कामिक को सुरक्षित जगह पर ले जाया जाए और आपात उत्तराधी संगठन (उदाहरण के लिए अन्त शमन सेवा) को इसकी सूचता दे देना होगा।

(3) अनागत पदार्थों के साथ खतरनाक माल को एक ही कटेयनर में नहीं भरा जाएगा। इस विशेष में सामान्य और विशेष मार्गवर्णन आय० एम०डी० बी० गोड में मिलेगा।

टिप्पणी—यह भी समझ है कि एक ही श्रेणी के माल को एक ही कटेयनर में न रखा जाए, क्योंकि ये दोनों एक दूसरे के अनुकूल नहीं हैं। उदाहरण के लिए पैशासाइक्स और परमांगनाइट्स दोनों ग्राहकोंकरण कर्मक हैं। (श्रेणी 5.1) तथापि, युर्घटना के कारण ये दोनों एक दूसर खतरनाक रूप में प्रतिक्रिया कर सकते हैं।

(4) खतरनाक माल, को दूषित संघ अथवा संदूषण द्वारा दूसरे पदार्थों को नुकसान पहुंचाने हैं, उन्हें एक ही कटेयनर में न रखा जाए, क्योंकि इसमें माल को इस तरह का नुकसान पहुंच सकता है।

(5) जब खतरनाक माल, विशेषकर श्रेणी 6.1 (विष) और श्रेणी-8 (संभारक) का माल, की सम्हताई की जारही हो, तब किसी भी प्रकार के खाल अथवा पैक पदार्थ को सेवे में मना किया जाए।

(6) विशेषक ऐकेजों पर लिखे गये अथवा उपलब्ध दूसरे प्रकार के विशेष पैकिंग अनुदेशों का संस्कृति से पालन किया जाए। उदाहरण

के लिए जिस माल पर "गीत से बचा कर रखो" लिखा हो उसे केटेयनर के दीवारों से दूर रखा जाए।

जिस माल पर "इस प्रकार उपर" लिखा हो, तब वैसी ही पैक किया जाए। उग कटेयनर में खतरनाक माल का प्रेषण भाव एक भाग हो, तो इस माल को कटेयनर में इस तरह रखा जाए कि कटेयनर के दरवाजे से इस माल को निकाला जा सके।

11 मार्किंग और निर्बालिंग: (1) प्रेषण नहरने से पहले कटेयनरों को सीलबद्ध करना होगा। तथापि, जब तक कि विशेष जस्तर न हो और कटेयनर आपारेंट गहराने न हो, कटेयनर को नामा नहीं लगाया जाएगा। इस प्रकार के मालों में एक चारी गामी समय उपलब्ध होगा।

(2) जिन कटानरों में खतरनाक माल रखा गया है उस पर कम से कम $250 \text{ एम} \times 250 \text{ एम}$. आकार का आय प्रॅम.सी.ओ खतरनाक माल कोड श्रेणी लेबल (प्लेकार्ड) लगा होना होगा। आई.एम.डी.जी. डोड के अनुसार जहाँ इस प्रकार के लेबल की आवश्यकता नहीं है वहाँ कम से कम इस प्रकार के चार लेबलों को (लेबल्ड) बालूर सुप्रकट स्थानों पर अस्थान प्रत्येक और एक-एक और प्रांतक छार पर एक-एक लगाया जाए। कटेयनर के दोनों ओर लेबल इस प्रारूप लगाया जाए कि कटेयनर के दरवाजे को खोलने पर लेबल छिप न जाए।

(3) कटेयनर के बाहर इसमें रखे गये प्रत्येक पदार्थ का नामीकी नामक ठीक-ठीक लिखा होना होगा।

(4) रेल अथवा भृत्य परिवहन की जहाजों के अनुसार असिस्टिंस लेबलों का प्रावधान किया जाए।

12 कटेयनर में माल भरने का प्रमाणपत्र—कटेयनर में खतरनाक माल भरने के लिए जिम्मेदार नोटों को "कटेयनर माल भरने का प्रमाणपत्र" प्रस्तुत करो हुए प्रमाणित करना होगा कि यह काम ठीक-ठीक किया गया है और निम्नलिखित प्रावधानों को सम्मिलित किया गया है:

(1) कटेयनर माल, सूखा या तथा स्पाइनया माल भरने के लिए योग्य था।

(2) किसी भी प्रत्यगत माल को कटेयनर में नहीं भरा गया है।

(3) सभी पैकेजों का बालूर से निरीक्षण किया गया कि कही क्षति तो नहीं पहुंचता है और केवल सुखे तथा ठीक पैकेजों को ही पैक किया गया है।

(4) सभी पैकेजों को कटेयनर में ठीक और सुरक्षित रखा गया है और उचित सुरक्षित मामी का उपयोग किया गया है।

(5) कटेयनर और पैकेजों का उचित मार्किंग तथा लेबलिंग लिया गया है।

(6) इस जहाज में माल लाइने के लिए विशेषक खालीकृति प्राप्त किये गये खतरनाक माल को कटेयनर में रखा गया है।

(7) खतरनाक माल के परेयर को हर एक मालों में खतरनाक माल धोषणा जारी करना होगा कि माल के जीवित का क्या प्रकार है तथा समृद्ध के गम्भीर ले जाने के लिए माल को उचित रूप में ऐक किया गया है।

(8) कटेयनर के माल कटेयनर में माल भरने का प्रमाणपत्र भेजा होगा, जो कि जहाज पर कटेयनर को माल भरने के समय उपलब्ध होगा।

(9) माल भरने के लिए उप पत्तन सरकार की भ्रमुभति ली गई है।

13. माल भरने/माल निकालने के लिए खतरनाक/जोखिम भरे माल ये भरे कटेयनर की प्राप्ति पर सामान्य भूचना देना।—खतरनाक माल से भरे कटेयनरों में से माल निकालने समय इमेण्डा मायथानी बरतनी होगी तथा इमेण्डा दिमाग में यह गोचकर यह काम किया जाए कि पारगमन में माल को धर्ति पहुंची होती। दरवाजे घोलने से पहले माल के गुण के सवध में इस सम्बोधना को ध्यान में रखा जाए। उदाहरण के लिए, कटेयनर में भरे माल के प्राथार पर हो गता है कि रिसन से अमुर्गित विषेना केन्द्रीकरण, जबलनशील अवया विल्कोटक भाप अथवा आवनीजन से भरा (अथवा खाली) यातावरण पैदा हुआ हो। यदि प्रमाण मिलता है कि धर्ति हुई है और इस प्रकार की स्थिति है, तो कटेयनर से माल निकालने से पहले विशेषज्ञ वीं गनाह ली जाए।

(1) खतरनाक माल से जाने वाले कटेयनर, धारकर विषेने पदार्थ, में से वेकेंजों को खोलने से पहले लक्ष्यदार बनाना होगा। अर्थात् दरवाजों को काफी समय तक छुता रखना होगा।

(2) खतरनाक माल से भरे कटेयनर में से वेकेंजों को निकालने के बाद यह मूर्निचित करने के लिए विशेष गार्डानी बरतनी होती कि और कार्ड गोखिम बना नहीं है। इसके लिए विशेष प्रकार की माफसाकाई करनी होगी,—विषेपकर यदि विषेने पदार्थ छिटर गये हो। अथवा इस प्रकार की कोई आणका हो। जब गतृष्ठ होता है कि कटेयनर में कोई जायिम नहीं बचा है, तब खतरनाक माल के लेबलों को निकालना होगा।

(3) यदि किसी कटेयनर में गर्भी के लक्षण विद्याई हैं, सो इसे मूर्गित स्थान पर ले जाकर तुरत अविनशमन को इसकी भूचना द्वारा होगी, यह सावधानी बरतनी होगी कि इस प्रकार के माल को लगे आग को बुझाने की पढ़ति इसके लिए उपयुक्त हो।

(4) इन तथ्य की ओर ध्यान अधिकारित किया जाता है कि कटेयनर में से माल निकाल कर उसे माफ कर हर प्रकार के माल के परिवर्तन के लिए उपयुक्त बनाकर ही आम तौर पर परेशित कटेयनर यों थापन करता है। यह विशेषकर तब यारू होता है जब विषेने, खतरनाक अथवा हानिकर माल का परिवर्तन किया जाता है।

14. खतरनाक/जोखिम भरे माल को कटेयनर से निकालना:—
(1) पत्तन के भीतर कटेयनर के पहुंचने से पहले आपेटर खतरनाक माल के आयात की सूचना संबंधित पत्तन प्राधिकारी को देगा।

(2) कटेयनर को उत्तरने से पहले अप्राप्यता माल वस्तुवेजां पर आपेटर अवधि इन दस्तावेजों का नैयर करने वाला ध्यक्ति इन दस्तावेजों पर “खतरन क माल” का संभाल लेयेगा।

(1) खतरन क माल के कटेनरों से इस निकालने समय मध्यानी बरतनी होती और यह हमेण्डा इकान में रखना होगा कि पारगमन में माल का धर्ति पहुंची होगी। दरवाजे घोलने से पहले माल के गुण के संबंध में इस सम्बोधन को ध्यान में रखा जाए। यदि प्रमाण मिलता है कि अति हुई है, कटेयनर से माल निकालने से पहले विशेषज्ञ की सलाह ली जाए।

(4) माल को कटेयनर से निकालने और इसकी जांच करने के बाद इसके श्रेणी में भूचना किया जाए, तथा भीड़ आड़ारण शेत्र में रखा जाए। यदि नियान, लेवन अथवा पैकेज करने के बारे में कोई असंगत हो, तो इसकी सूचना पर्यवेक्षक को बो आए और अपारेटिंग एजेन्सी को शोध दी इसकी सूचना दी जाए।

(5) विभिन्न श्रेणियों के माल के भण्डारण क्षेत्र को सुस्पष्ट किया जाए और जहाँ सम्भव हो बाहरी स्टोरेज हो, यदि पैकेजिंग उपयुक्त हो।

भारत का राजपत्र : असाधारण

हर हृलत में परिवहन शेड में खतरनाक माल को जनरल कार्गो से अलग रखा जाए।

(6) आयात खतरनाक माल को तत्काल निकालना होगा।

(7) जब कटेयनर को जोखिम से मुक्त घोषित करने वाल सभी खतरन के माल के लेबलों को हटा दिया जाए।

(8) निर्धारित थोक में खतरनाक माल की कुल मात्रा पांच कटेयनर भार से अधिक न हो।

15. अविनशमन—(1) जिन स्थान पर खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कटेनरों को रखा गया है, उस निर्धारित थोक में आग बुझाने के लिए विशेष प्रावधान किया जाना होगा। इनमें निम्नलिखित शामिल हो:

(2) राष्ट्रीय अवया स्थानीय विनियमों द्वारा यथावधित सभी आग बुझाने के उपकरणों का उचित अनुरक्षण हो और ये पूरी तरह से चलाने की स्थिति में हो।

(3) आपात स्थितियों से निपटने के लिए स्पष्ट सूचना तथा इस प्रकार का नियमित अभ्यास का प्रावधान हो।

(4) कटेयनर बेस और स्थानीय अविनशमन के साथ अच्छा सम्पर्क हो। अविनशमन को दुलाने के लिए उपयोग में लाये जाने वाले उपकरण अद्वितीय सभी अवया उपलब्ध हों।

(5) अच्छी गृह-व्यवस्था और माफसाकाई—उदाहरण के लिए बुद्धा के सथ पिलाकर आयल पेंचेस जबलन पैदा करने के लिए बहुत अच्छा संधन है, कड़ा-करकट का डेर भी तत्काल जबलन पैदा करना है निभार के अवार बहुत अधिक आग लगाने में सहायता पहुंचाते हैं।

(6) जबलन पैदा करने के साधनों को कम करने के लिए उचित उपाय किए जाए। ऐसे धूम्रपान, असुरक्षित अथवा बुरी तरह अनुरक्षित बिजली के मंस्यापन अथवा मरम्मत के उपकरण अवैध।

(7) मर्शिनी और उसके आपरेशन का उचित उपाय, विशेषकर जहाँ फिर से इंधन भरा जाता है।

(8) परिमार के भीतर ही आग बुझाने के उपकरणों तक आसान पहुंच का अनुरक्षण किया जाए तथा आहर से आपात बाहरों के प्रवेश लिए एक रास्ता निर्वाच रखा जाए।

16. विशेष उपकरण—(1) पर्याप्त तथा उचित एकान उपकरणों का प्रावधान हो सका व्यक्तियों को इनके उपयोग करने के लिए प्रशिक्षित किया जाए, ताकि हानिकारक घुंगुर से प्रभावित कार्मिकों की तत्काल सहायता कर सके।

(2) विखण्डित पदार्थ से निपटने के लिए सुरक्षित पहनावा, जिसमें रबड़ के जूते और दम्भे लप्ता एप्ल के सथ मोपजामा भी शामिल हो उपलब्ध होना होगा।

(3) विखण्डित तरल पदार्थ के फैलने को काम करने के लिए जड़ पदार्थ का आधान उपलब्ध होना होगा।

(4) इन विनियमों में संकट उत्पन्न होते ही आपात सेवाओं को बुलाने पर कोई नियेव होगा।

17. गोणनी—(1) जहाँ कही और अब कही खतरनाक माल की समझाई की जा रही हो, वहाँ पर पर्याप्त और जबलन निरोधक गोणनी की उपलब्ध कराना होगा।

(2) यह याव रखना होगा कि कृतिम रोशनी में लेवल का रंग बदल जाता है।

पांचाल (घ)

कियोजन सारणी

	1.4	1.5	2.1	2.2	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	7	8
विस्फोटक	4												x	2	2
जबलनशील गैसेज	1.5		2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	x	2	2
एजबलनशील गैसेज	2.1	2		x	2	2	1	2	1	2	4	x	2	1	
जबलनशील तरल पदार्थ	2.2	1	x		2	2	x	1	x	x	2	x	1	x	
जबलनशील तरल पदार्थ	3.1							2	2	2	2	3	x	2	1
जबलनशील तरल पदार्थ	3.2	2	2	2				1	2	2	1	3	x	2	1
जबलनशील तरल पदार्थ	3.3	2	2	2				1	2	2	1	3	x	2	1
जबलनशील धनीय पदार्थ	4.1	2	1		2	1		1	1	1	1	2	x	2	1
स्वता दात्य पदार्थ	4.2	2	2	1	2	2	1			1	2	2	x	2	1
गोला होते पर घटानाक पदार्थ	4.3	2	1		2	2	1	1		2	2	x	2	1	
भ्राक्षीकण पदार्थ	5.1	2	2		2	1	1	2	2		2	1	1	2	
कार्बनिक पेगडस इक्स	5.2	2	4	2	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	
विष	6.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1	1	x	x	
रेडियोधार्मिक पदार्थ	7	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	x		2	
संक्षारक	8	2	1		1	1	1	1	1	1	2	2	x	2	
विशिष्य घटानाक पदार्थ	9														

सारणी में जो गड़या दी गई है उसकी व्याख्या अगले पृष्ठ पर है।

परिशिष्ट “का”

पिछले पृष्ठ पर दिये गये संख्याओं की व्याख्या इस प्रभार है—

झाइएम डीजी फोड़ की परिभाषा

कटेयनरबेस शिपोफ्रन

1. से दूर .. एक दूसरे न कहो हो और एक दूसरे के ऊपर साझकर नहीं रखा जाएगा।
2. में अलग .. 3 मीटर (10 फुट) की दूरी पर, जब तक कि आग निरापद दौवार से अलग नहीं किया गया हो।
3. एक पूरे कॉर्पारेटमेंट से अलग किया गया। .. 3 मीटर (10 फुट) की दूरी पर जब तक कि आग निरापद दौवार से अलग नहीं किया गया हो।
4. अलग करने थाले एवं पूरे कॉर्पारेटमेंट द्वारा लवाई अलग किया गया। .. कटेयनरबेस के दिफ़ियल अनुकानों को सड़क के गरते द्रव्यों द्वारा प्रवाही फायर स्टोक द्वारा अलग किया गया। अत्यवधि कम से कम 1.5 मीटर (5 फुट) की दूरी पर अलग किया गया।
5. क ..

1. नीचे दिए गए मार्गदर्शन से अनुमार आहरी और दोनों दिवांगों के बीच में से एकाग्रण गम्भै का नयन किया जाएः—

1. 1 समुद्र नियमों द्वारा भाल को जहाज के डेक पर ही समावर रखना हो, तो इकत के दोनों उसका भण्डारण न किया जाए, बल्कि इकत शिखेपकर इस प्रयोजन के लिए गम्भित किया गया हो।

1. 2 गार्मिणों :

	विवरण	प्रणाली
1. 1	सुन्दरी आयुध ।	बाहर - दोनों द्वारा
1. 5	घट्टांशी वठों पदार्थ	दोनों तात्त्व द्वारा
1.	सर्वतों (५) से चौर श्रेणी 1. 5	दोनों तात्त्व द्वारा भण्डारण न किया जाए ।
2	दावीय रैमेज — उचलनशील — विपैले — बैंड — छोटे सिलेंडर (इवा. लायटर दृष्टि)	बाहर
3.	उचलनशील तरल पदार्थ	दोनों
3. 1	कम एफ. पी. (0° एफ) से कम	बाहर
3. 2	मध्यम एफ. पी. -18° सी 23° सी ($0^{\circ} - 73$ एफ) तक	बाहर कम मत्ता दोनों
3. 3	उच्च एफ. पी. १३ सी- ६१ सी ($73^{\circ} - 141^{\circ}$ एफ)	दोनों
4. 1	उचलनशील धनीष्ठृत	दोनों
4. 2	सदृश द्वाह	बाहर (सूखा रखे)
4. 3	पानी के माथ मिलने से उचलनशील गैम छोड़ने वाले	बाहर (सूखा रखें)
5. 1	प्राकृतिक पदार्थ	बड़ी मात्रा बाहर । कम मात्रा (२ टन से कम)—दोनों ।
5. 2	कार्बनिक पैराग्यमाला	बाहर (ठंडा रखा जाना होगा)
6. 1	विषेश (टाकिमक)	दोनों (तूमरे जोखिम को रेखें और तदनुसार रखें)
6. 2	संक्रामक	फ्रेशल विशेष प्रबन्ध द्वारा स्वीकार करें ।
7.	नेडियोथर्मी	परिवहन श्रेणी और प.ई.ए. सिफारिश के अनुसार ।
8.	संक्षारक	दोनों (संक्षारक की मात्रा और बाद के जोखिम पर विचूरकरें)
9.	विविध (कम जोखिम वाले त ममते)	जोखिम और मात्रा के अनुसार ।

परिषिद्ध "गी"

प्रत्यरोद्धीय समुद्री खतरनाक माल कोड की धारा-12 की प्रति और धारा-13 का सार।

धारा-12 कटेयनर यातायान :

- 12.1.1 इस काठ में किये गये भिकारिशं उन नवी नैन्यतारों पर लाये होते जिनमें या इनाम गाने के पैकेज भरे थे हैं।
- 12.1.2 कटेयनर यातायान में दखले नवी भिकारिशं प्राइट के गाँथ वो बड़े वर्षों से प्रवर्षकन ने नियंत्रित कर लाया है। कटेयनर का नियमण और आकार, जिन धाराओं में लगाया गया है उनके अनुसार बदला जाता है। वहाँ कटेयनर संकार अवधा रेल बाहनों पर रखे जाने यात्रा होती है।
- 12.1.3 छवितक माल को ने जाने के लिए उपर्यन्त में लाये जाने वाले कटेयनर इसे मार्ग में लाने वाले होते हैं जिन काम हैं तिकाम में लाने वाले हैं उनकी परिस्थितियों का मूल्यांकन कर सके।
- 12.1.4 सूची खतरनाक माल वक्त में ने आने के लिए सकाम आवाहनी द्वारा विशेष अनुबंध दाता ही ने इस वाले का नियमण किया।
- 12.2 अनुमति प्राप्तिकारन :
- 12.2.1 धारा 12.1.4 में किये गये प्रावधान को छोड़कर खतरनाक माल को कटेयनर में नवी ने जाया जाएगा जब यह माल इस कोड में भिकारिशं किये अनुसार पैक किया गया है।
- 12.2.2 जिन कटेयनरों में खतरनाक माल मरा गया है उन्हें यादी जहाज पर नहीं ने जाया जाएगा, बास्तें यह इस प्रकार ने जाने के लिए इस कोड में विशेष अनुबंध दायर कर दी गई है।
- 12.2.3 एक ही कटेयनर में खतरनाक माल की दूसरे ऐसे पदार्थों के साथ मिला कर नहीं रखना हो, जो इस कोड द्वारा अन्यान्य मालों होते हैं, बास्तें कि इन पदार्थों के वियोजन की जरूरत "से ट्रूर" (धारा 15.8 में दी गई परिवर्तनों के अनुसार) से अधिक कठोर नहीं होता है और परिवहन के दौरान कटेयनर के भीतर इस प्रकार के वियोजन को सुनिश्चित किया जाता है।
- 12.3 कटेयनर प्रमाणपत्र :
- 12.3.1 पैक किये गये खतरनाक माल के प्रतेकत के बारे में इस कोड के सामान्य आयुध की धारा-9 में निर्धारित जहरों को पूरा करना होगा।
- 12.3.2 जिन कटेयनरों में खतरनाक माल रखा गया है उनके बाहरी हिस्सों की जांच की जाए, कि कहीं थानि, रिसन के लक्षण अथवा वशर्थ की अवलोकनी तो नहीं हुई है। जिन कटेयनरों में धनि पहुंची हो, रिसन अवधा पदार्थों की अवलोकनी हुई हो उन कटेयनरों की मरम्मत करने और अवधा क्षतिग्रन्त आवान को निकाल देने के बाद ही प्राप्तिकारन के लिए स्वीकारना होगा।
- 12.4 मार्किंग और लेबलिंग :
- 12.4.1 जिन कटेयनरों में खतरनाक माल रखा गया है, इस कोड में प्रत्येक श्रेणी के लिए निर्धारित लेबलों को सुप्रकाट स्थान पर बाहर लगाया जाए।
- 12.4.2 विशेष खतरनाक माल को सूची अवधा सालूकी [कल्याणक के अध्याय-7 के विनियम 5 (गी) द्वारा यथा आवश्यक] में यह साप्त सूचित किया जाना होगा कि किन कटेयनरों में खतरनाक माल रखा गया है और जहाज में किन स्थान पर कटेयनर रखे गये हैं। उपर्युक्त विनियम के तहत यथा आवश्यक विवरण के साथ ही प्रत्येक खतरनाक माल के भूल माल को भी माल सूची का गूची में दर्शाया जाए।
- 12.4.3 कटेयनर में भरे गये वैयक्तिक पैकेजों पर लेबल लगाने की जहरन से छुट दी जाएगी, किन्तु आवान में लगाने पहचाने के लिए इस प्रकार के पैकेजों पर खतरनाक माल के लेबल को लगाने की विकारिश भी जाती है।
- 12.5 कटेयनरों की सजाकर रखना :
- 12.5.1 खतरनाक माल फेरे करें तभी को आयम नैर पर दीया जाएगा तथा इस प्रकार के माल के लिए गवाकर रखने के लिए इस कोड में निर्धारित जहरों के अनुसार माल का सांकेतिक रखा जाएगा। उदाहरण के लिए जहाज के डेक पर जिन माल का रखना है उसे कटेयनर में ले जाकर कटेयनर को भी डेक पर रखा जाएगा।
- 12.5.2 जिम कटेयनर में खतरनाक माल को भरा गया है उन्हें आम तौर पर इस कोड के अनुसार अलग-अलग रखना होगा। यहाँ जहाज के नियमण के प्रकार के कारण माल को इस प्रकार अलग रखना संनिधन नहीं है (उदाहरण यहाँ कटेयनर डेक पर अलग करने वाले बाल्कहेड्स नहीं हैं) वहाँ वैकाल्पिक वियोजक को स्वीकार किया जाए, बास्तें कि सधम प्राधिकारी मनुष्ट होते हैं कि माना सुरक्षा को सुनिश्चित किया गया है।
- 12.5.3 कटेयनर में रखे गये खतरनाक पदार्थ तथा दूसरे अन्य पदार्थों के पैकेजों का ठीक-ठाक बायकर रखना होगा तथा समुद्री यात्रा के लिए सुरक्षित रखना होगा। पैकेजों को इस तरह लाइना होता कि परिवहन के दौरान किटिंग को कम से कम धार्ति पहुंचे। पैकेजों पर के इस प्रकार के किटिंग को पर्याप्त सुरक्षित रखा जाए।
- 12.5.4 कटेयनरों, जिन में ठंडा अवधा गरम रखने के उपकरण लगे हैं, और जो विद्युत और/अवधा ऊलनर्साल जोक्सिम को पैका करते हैं, उन्हें डेक पर रखा जाए। इन्हें डेक के नीचे सजाकर रखा जा सकता है, बास्तें कि सधम प्राधिकारी को संतुष्ट कर सके कि पर्याप्त हवादार और अस्थि सुरक्षा किये गये हैं।

भारत-13--पोर्टबल टैंक:

13. 1 लागू होना और परिभाषा:
13. 1. 1 लागू होना:
13. 1. 1. 1 इस धारा के सिफारिश उन पोर्टबल टैंकों (13. 1. 1. 1 में की गई परिभाषा के अनुसार) पर लागू होंगे जो खतरनाक तरल पदार्थ को ढोने के लिए बनाए गये हैं और दाव मुक्त करने के उपकरणों से किट किये गये हैं।
13. 1. 1. 2 इस तथ्य की ओर ध्यान विलाया जाता है कि पोर्टबल टैंकों को ढोने वाले जहाजों पर अतिरिक्त अविश्वासन और सुरक्षा उपाय प्रथम अत्यधिक उपकरण, जिसकी कि जरूरत है, के बारे में किसी प्रावधान को शामिल नहीं किया गया है।
13. 1. 1. 3 इस धारा में सम्मिलित पोर्टबल टैंकों के प्रकार से यिन टैंकों में खतरनाक तरल पदार्थ के जाने पर विचार किया जाएगा यदि सकाम प्राधिकारी द्वारा विशेष गारंटी निर्धारित की गई हों।
13. 1. 1. 4 यदि किसी एक पदार्थ को जो जाने के लिए विशेष जोखिम हो, तो सकाम प्राधिकारी द्वारा अतिरिक्त उपकरणों की विनियोग किया जाएगा।
13. 1. 2 इस धारा के प्रयोजन के लिए पोर्टबल टैंक का अर्थ बल्क तरल पदार्थ के जाने के लिए टैंक, जिसकी कमता 450 लीटर (100 गैलन) अवधारा इससे अधिक और 50° सी (122° एफ) के तापमान पर 3 के.पी./घन मीट्रिकरम (43 पी.एस.प्रथ.ए.) से कम भाव दाव हो। इस टैंक स्थायी रूप में जहाज पर न रखा जाए और जब टैंक जहाज पर छो, तो इसमें माल लावते प्रथम भाल निकालने का बात न किया जाए। भरे हुए टैंक को जहाज पर उठाकर रखने और जहाज से उतारने के लिए उचित हो।
13. 1. 2. 2 टैंक के प्रयोजन स्थिति में टैंक के ऊपर अधिकतम अनुमत वर्किंग दाव अनुमत अधिकतम मेज दाव है। इस दाव का आधार जहाज के प्रत्येक अवधार का सामान भोटाई स्वतंत्रता का उपयोग कर की गई गणना है, जिसमें नियमित शामिल नहीं होने:
- (क) संक्षारण के लिए छूट, और
 - (ख) दाव के अलावा सदान के लिए आवश्यक भोटाई।
13. 1. 2. 3 स्टार्ट-टू-डिस्कार्ज दाव का अर्थ स्टैटिक दाव है और जब नियंत्रित द्वारा पर विनियोग की सील के तहत हवा के भाइयम से रिलीफ घास की परीक्षा करने पर कोई बुद्धिमत्ता उत्पन्न नहीं होती है।
13. 1. 2. 4 कुल परिरोधन दाव का अर्थ संबंध प्राधिकारी द्वारा विनियोग किये अनुसार नियिष्ट तापवान पर तरल उपरितल पर के.पी./घन मीटर में वाष्प दाव का कुल जोड़ और अप ही उनेज स्पेस में हवा तथा अन्य गैसों द्वारा उत्पन्न आंशिक दाव के कुल दाव पर प्रदाता, बल्क मीन नियारित तापमान द्वारा दाव नियिष्ट तरल पदार्थ का प्रसार, तरल पदार्थ में हवा तथा अन्य गैसों के विनेश्वर का प्रमाण और मात्र ही 0.35 कैपी/घन मीटर (5 पीएसप्रथाजी) का न्यूनतम डायमिक दाव है। हर हालत में कुल परिरोधन दाव की 1.75 कैपी/घन मीटर (5 पीएसप्रथाजी) से कम नहीं लेना चाहिए। जहाँ विलेपन का स्वीकार्य घोटा नहीं था, उसे छोड़ देना होगा।
13. 11 पोर्टबल टैंकों का परीक्षण और नियोग:
13. 11. 1 नियोग के दौरान सकाम प्राधिकारी द्वारा नियारित परीक्षण और नियोग करना होगा।
13. 11. 2 प्रत्येक पोर्टबल टैंक, और सभी पार्पिंग, बाल्ट्व शामिल नहीं है, का परीक्षण किया जाना होगा। पार्पी अवधार इसके समान अनुवर्त वाले पदार्थ से पूरी तरह से भरें (गुम्बद यदि कोई हो सहित) तथा अधिकतम अनुमत वर्किंग दाव का कम से कम द्वेष गूंगा दाव के प्रयोग कर परीक्षण करें। परीक्षण के बाहर सकाम प्राधिकारी द्वारा नियारित किये अनुसार होंगे। जब दाव के अवधार हो, तो टैंक का नियोग तरंगे के कहीं रिसल तो नहीं है, संक्षारण स्थान, पिचक तथा अन्य स्थितियों की जांच करें, जो कमजोरी को दिखायेगा तथा इससे टैंकों के परिवहन के लिए असुरक्षित साबित हो, तथा इसे न रखे प्रथम सेवा के लिए न भेज दें, यदि इस प्रकार की असुरक्षित सबूत मिले और जब तक टैंक की मरम्मत नहीं होती है, तब तक परीक्षण की पुनरावृत्ति करें और परीक्षण सफल बनावें।
13. 11. 3 पोर्टबल दाव की तब तक नहीं स्वीकार्य जाए, जब तक कि पिछले छह महीनों में सकाम प्राधिकारी द्वारा दाव रिलीविंग उपकरण की जांच नहीं की गई हो। इसके लिए बाहरी परीक्षण ठीक है। तथापि, इस प्रकार का माल जो इन उपकरणों को बचाने के लिए अप्रयोग कर देते हैं, उनके लिए सकाम प्राधिकारी द्वारा बार-बार परीक्षण की ज़रूरत पड़ेगी।

- | | |
|--------------|---|
| 13. 11. 4 | इन टैकों में से जाने वाले माल को ध्यान में रखते हुए निश्चित प्रवधि में टैक तथा उनके बाहरी और भीतरी पुँजों की जांच की जाए और सक्षम प्राधिकारी द्वारा निश्चित शर्तों के प्रधीन परीक्षण की प्रवधि को ढाई बर्जे से प्रधिक समय तक न छाड़। |
| 13. 11. 5 | सक्षम प्राधिकारी द्वारा निश्चित शर्तों के प्रधीन से जाने वाले माल को ध्यान में रखते हुए कम से कम ढाई बर्जे से एक बार सभी बाब रीलीफ बाल्वों की पुन जांच और परीक्षण किया जाए। |
| 13. 11. 6 | सक्षम प्राधिकारी द्वारा निश्चित शर्तों के प्रधीन कम से कम 5 बर्जे की प्रवधि में एक बार टैकों का इवजालन से पुन जांच की जाए। सक्षम प्राधिकारी द्वारा निश्चित शर्तों के प्रधीन कम से कम 5 बर्जे की प्रवधि में एक बार टैकों का इवजालन से पुन जांच की जाए। |
| 13. 12 | पोर्टबल टैकों का मार्किंग। |
| 13. 12. 1 | धातु पहचान प्लेट प्रत्येक टैक पर जंग न सगाने वाले धातु का प्लेट ऐसे स्थान पर स्थायी रूप में लगाया जाए जहां से कि निरीक्षण किया जा सके। इस प्लेट पर कम से कम नीचे वी गई जानकारी को स्टैम्प द्वारा, उत्कीर्ण कर प्रथम किसी घट्ट माध्यम से मार्क किया जाए। इस प्लेट पर पेट्रट भी किया जाए, ताकि इस पर लिखा मार्किंग धुधला न यह जाए। |
| 13. 12. 2 | विनिर्माता का नाम
निर्माण की तारीख
टैक क्रमांक
अधिकृतम अनुमति बर्किंग बाब
परीक्षण बाब
कुल पानी की आमता
अधिकृतम सकल भार
सक्षम प्राधिकारी निर्वाचन अधिकारी परमिट पहचान
हायड्राइलिक परीक्षण की तारीख
हायड्राइलिक परीक्षण को देखें अधिकारी
कोड, नियम अधिकारी विनियम (नाम द्वारा अथवा पहचान द्वारा) जिसके तहत एक का डिजाइन किया गया है |
| 13. 12. 2. 1 | परीक्षण की तारीख और मार्किंग |
| 13. 12. 2. 2 | उपर विनियिष्ट धातु पहचान प्लेट पर हायड्राइलिक परीक्षण की तारीख और परीक्षण देखने वाले प्राधिकारी का रैक स्पष्ट लिखा जाए। |
| 13. 12. 2. 2 | सक्षम प्राधिकारी की सदृश करते हुए धारा 13. 11. 4 में निश्चित अंतिम विजुन्न परीक्षण की तारीख स्टैम्प द्वारा पर लिखा जाए। |
| 13. 12. 3 | विशेष प्रयोजन के टैक विशेष प्रयोजन टैक में जिस पदार्थ की से जाने की अनुमति वी गई है, उसे लिखा जाए। |
| 13. 13 | पोर्टबल टैकों का प्रमाणपत्र देना। |
| 13. 13. 1 | अधिकृत निरीक्षण एजेंसी से यह पूछी करते हुए कि सक्षम प्राधिकारी की जहरतों का टैक पालन किया गया है का प्रमाणपत्र फाइल किया जाए, ताकि इस प्राधिकारी के पास यह उपलब्ध हो। |
| 13. 14 | पोर्टबल टैकों के लिए सामान्य हूलाई पूर्वोपाय |
| 13. 14. 1 | मिम्नलिखित सिफारिश और पूर्वोपाय केवल टैकों के लिए सामूहिक होते हैं जो इस धारा में दर्शाये प्रावधानों के अनुसार डिजाइन किये गये निम्नित हों (उदाहरण के लिए बाब रीलीफ उपकरण के टैक)। |
| 13. 14. 2 | पोर्टबल टैकों में केवल उम्ही तरजु माल की से जाना होगा, जिसके लिए सत्रधित देश के सक्षम अधिकारी द्वारा प्राधिकृत किया गया हो। |
| 13. 14. 3 | इस बात पर भी ध्यान दिलाया जाता है कि इसके प्राप्ते अतरनाक माल कोड से दर्ज होने वाले प्रत्येक पदार्थ के बारे में यह भी सचित किया जाएगा कि क्या इस पदार्थ को इस टैक से से जाया जा सकता है और इसके लिए किस प्रकार के टैक की जहरत होती। |
| 13. 14. 4 | इस बात पर भी ध्यान दिलाया जाता है कि पोर्टबल टैक से इस प्रकार के पदार्थों को सजाकर रखने के लिए वैयक्तिक जहरतों की अतरनाक माल कोड से लिखा जाएगा तथा यह भी बताया जाएगा कि उनको सजाकर रखने तथा अनुमोदित पैकिंग में कौई भ्रंत है। |
| 13. 14. 5 | कोड का संशोधन करने का काम पूरा करने तक पोर्टबल टैकों को 13. 15 से सिफारिश किये अनुसार सजाकर रखा जाएगा। |
| 13. 15 | पोर्टबल टैक को सजाकर रखना; |

13.15.1 पोर्टबल टैकों को कोड की घारा 14 के प्रावधानों के अनुसार सजाकर जाएगा, किन्तु सजाकर रखने की स्थिति भी वे यी गई सारिणी के अनुसार ही होगी :

आई एम सी श्री श्रेणी

यात्री जहाज

मालवाही जहाज

	टैक पर	टैक के नीचे	टैक पर	टैक के नीचे
विस्फोटक	1 *	*	*	*
गैस	2 *	*	*	*
उचलनशील	3. 1 निषेधित	निषेधित	अनुमति	निषेधित
तरल पदार्थ	3. 2 निषेधित (1)	निषेधित	अनुमति	निषेधित (1)
	3. 3 अनुमति	निषेधित (1)	अनुमति	अनुमति
उचलनशील यनीभूत पदार्थ	4. 1 *	*	*	*
स बत दाइव पदार्थ	4. 2 निषेधित	निषेधित	निषेधित (1)	निषेधित
गोला होने पर आतरनाक पदार्थ	4. 3 निषेधित	निषेधित	अनुमति (3)	अनुमति (3)
आकर्षीजकरण पदार्थ	5. 1 निषेधित (1)	अनुमति (3)	अनुमति (3)	अनुमति (3)
कार्बनिक पेराक्यासाइड्स	5. 2 निषेधित (1)	निषेधित	निषेधित (1)	निषेधित (1)
बिप	6 निषेधित (1)	निषेधित (1)	अनुमति (3)	अनुमति (3)
रेडिओधर्मी पदार्थ	7 *	*	*	*
संधारक	8 अनुमति	अनुमति	अनुमति	अनुमति
विविध आतरनाक पदार्थ	9 अनुमति (3)	अनुमति (3)	अनुमति	अनुमति (3)

*लागू नहीं

- सकाम प्राधिकारी द्वारा विनियिष्ट विशेष परिस्थितियों में ही।
- सेकंडरी लेबल में विद्युत अनुसार यथि विवेते अथवा इसी प्रकार के गृण न होने पर ही।
- सकाम प्राधिकारी द्वारा विनियिष्ट परिस्थितियों में ही।

13.15.2 13.15.1 की सारिणी के बल तरल पदार्थों से भरे टैक के लिए लागू नहीं होता है जिसमें यदि विवरे अथवा आइ भी) गैस अथवा ब्रॉहल गैस भरा हो।

13.15.3 सजाकर रखने के बारे में कोड में किसी पदार्थ के वैयक्तिक दर्जे का सारिणी से अधिक प्रतिवर्धित हो, तो उस मामले में वैयक्तिक दर्जे लागू होगा।

13.15.4 यदि जहाज पर तरल पदार्थ से भरे पोर्टबल टैक को ले जाना है और इसकी वैयक्तिक प्रविष्टि एक अथवा अधिक मेकंडरी लेबलों को विद्युता है, तो उस तरल पदार्थ के सभी गृणों पर विचार करना होगा और तब अनुसार सजाकर रखना होगा।

13.15.5 रिस रखे अथवा काफ़ी क्षतिप्रस्त पोर्टबल टैकों, जो टैक की अवृद्धता अथवा उसके उठाने और सुरक्षित प्रबन्धों की प्रभावित कर सकता है, पोतलदान के लिए स्वीकारा नहीं जाएगा।

13.15.6 पोर्टबल टैक के बाहर भार का अवशेष छिपका हो, तो इस संतोषजनक रूप में साफ करने तक पोतलदान के लिए स्वीकार नहीं किया जाएगा।

13.15.7 पोर्टबल टैकों को बहुत ऊँचाई तक सजाकर नहीं रखा जाएगा, बास्ते कि इसे विशेष प्रकार से डिजाइन किये जहाजों में ले जाया जा रहा हो और यथि तक कि सकाम प्राधिकारी की संतुष्टि तक विशेषकर सुरक्षित न हो। आरा 13.9.1.2 का विशेष ध्यान रखा जाएगा।

13.15.8 उलेज की स्थिति में, टैक में लहरे उठने के कारण अस्थीकार्य हाईड्रोलिक व्यावर उत्पन्न हो, पोर्टबल टैकों को पोतलदान के लिए स्वीकारा नहीं जाएगा।

13.16.9 खाली टैक, जो गैस से मूक नहीं है और उनमें इससे पहले भरे गये उत्पाद के कुछ शास्त्रानुसारों का पालन नहीं करते हैं, तो इस प्रकार के पोर्टबल टैकों को पोतलदान के लिए स्वीकारा नहीं जाएगा।

13.16 पोर्टबल टैकों का वियोजन :

अतरनाक तरल पदार्थ से भरे पोर्टबल टैकों को अंतर्राइट्रीय समृद्धि अतरनाक माल कोड के अनुसार विनियोजन किया जाए।
(देखें धारा 15)

13.17.1 पोर्टबल टैकों की सुरक्षा :

पारगमन के लिए प्रावधान किये गये आम सुरक्षा उपायों के घासावा सकाम प्राधिकारी और जहाज के मास्टर की संतुष्टि के लिए अतिरिक्त सुरक्षा उपायों की जरूरत होती, ताकि समृद्धि यात्रा में पोर्टबल टैकों के महत्वपूर्ण संचलन को पूरी तरह सुनिश्चित किया जा सके।

13.17.2 सुरक्षा के उपकरणों की पर्याप्तता का निर्णय लेने के लिए 13.2.7 की गति और त्वरण को भी अपनाया जाए।

13.17.3 टैकों पर प्रदर्शित विशेष अनुमतियों का पालन किया जाएगा।

MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT
(Ports Wing)
NOTIFICATION

New Delhi, the 27th June, 1989

G.S.R. 648(E):—In exercise of the powers conferred by sub-section (i) of section 124, read with sub-section (i) of section 132 of the Major Port Trust Act, 1963, (38 of 1963), the Central Government hereby approve the Mormugao Port Trust (Handling of freight Containers containing dangerous/hazardous Cargo) Regulations, 1988 made by the Board of Trustees of Mormugao Port in exercise of Powers conferred on them by section 123 of the said Act, and published in the Goa Government Gazette dated 23rd December, 1988 and 30th December, 1988 and as set out in the Schedule to this Notification.

[F. No. PR-16012/3/89-PG]

YOGENDRA NARAIN, Jt. Secy.

SCHEDULE

MORMUGAO PORT TRUST (Handling of Freight Containers containing Dangerous/ Hazardous Cargo) Regulations, 1988

In exercise of the powers conferred by section 123 read with section 124(2) of the Major Port Trusts Act, 1963, the Mormugao Port Trust hereby makes the following regulations, namely:—

1. Short title & commencement:—(a) These regulations may be called the Mormugao Port Trust (Handling of freight containers containing dangerous/hazardous cargo) Regulations, 1988.

(b) They shall come into force from the date the approval of the Central Government is published in the Official Gazette.

2. Definitions:—In these regulations, unless the context otherwise requires.

(i) Major Ports means the Ports notified as Major Ports by the Ministry of Transport, Government of India.

(ii) 'Freight Container' for dangerous cargo hereinafter called 'Container' means an article of transport equipment specially designed and constructed for the purpose of transport of dangerous goods by one or more modes of transport.

Note: Containers used for the carriage of dangerous/hazardous cargo shall be of adequate strength to resist the possible stress imposed by the conditions of the services in which they are employed and they shall be properly and regularly maintained.

(iii) 'Closed Container' means a container which can be laden only through one or more doors in the side or end walls.

(iv) 'Open Top Container' means a container with the bottom, side and end walls, tub having no roof.

(v) 'Tank Container' means container especially built for transport and distributing liquids and gases in bulk in accordance with such conditions as may be required.

(vi) 'Platform Container' means a type of loadable platform having the same overall external length and width as the base of series/containers and equipped with top and bottom corner fittings located as on these containers, so that some of the same securing and lifting devices may be used.

(vii) 'Container Space' means a space occupied by one container equivalent to one TEU. One TEU measures 6.1 mts. × 2.4 mts. × 2.4 mts. This distance may be occupied by a neutral container or containers.

(viii) 'Container Parking Yard' means the yard in which the containers are stacked.

(ix) 'Container Handling Equipments' means the equipments used for safe handling of containers such as Transfer Cranes, Toplift Trucks, Fork Lift Trucks or any other equipments fitted with special devices for lifting containers.

(x) 'Container Ship' means a ship in which the containers are loaded either below the deck or above deck and shall also include container oriented ships handling cargo in break bulk form.

(xi) 'Dangerous Cargo Shed' means a specially constructed shed used for keeping dangerous/hazardous cargo.

(xii) 'I.M.O. (IMCO)' means International Maritime Organisation.

(xiii) 'IMO Code' means the Code of Practice published by the International Maritime Organisation on the International Maritime Dangerous Goods.

(xiv) 'Loading & Unloading' refer to the placing of a container aboard a ship and to its removal therefrom.

(xv) 'Packages' refer to receptacles for dangerous goods and receptacles containing dangerous/hazardous cargo.

(xvi) 'Packing and Unpacking' refer to the placing of packages containing dangerous/hazardous cargo into a container and their removal therefrom.

(xvii) 'Stuffing & Destuffing' means filling up the containers with cargo and removal of cargo from the container.

(xviii) 'Transport Tractor-Trailer' means a combination of transport tractor with trailer coupled together permanently or temporarily designed primarily for the transportation of goods by road.

3. Dangerous/Hazardous Cargo:—For the purpose of this regulation, the dangerous/hazardous cargo shall cover all substance classified by the International Maritime Dangerous Goods Code by the International Maritime Organisation, London.

4. Classification of dangerous/hazardous Goods:—For the purpose of this regulation, Dangerous/Hazardous goods will be divided into the following classes. These classes are based on the I.M.D.G. Code classifications:

- Class 1 —Explosives
- Class 2 —Gases; compressed, liquified or dissolved under pressure.
- Class 3 —Inflammable Liquids.
- Class 4.1 —Inflammable solids.
- Class 4.2 —Substances liable to spontaneous combustion.
- Class 4.3 —Substances which in contact with water emit inflammable gases.
- Class 5.1 —Oxidising Substances.
- Class 5.2 —Organic Peroxides.
- Class 6.1 —Poisonous (Toxic) substances.
- Class 6.2 —Infectious substances.
- Class 7 —Radio active, substances.
- Class 8 —Corrosives.

Class 9

—Miscellaneous dangerous substances i.e. any other substance which experience has shown or may show to be of such dangerous character as to be treated as Dangerous Goods.

5. General acceptability of ships carrying dangerous/hazardous containers into the port:

(1) All dangerous/hazardous cargo entering the Port area must be classified, packaged, labelled and/or marked in accordance with the IMO Code and be declared by the Ship/Shipper accordingly. The container shall also be marked as such and shall be accompanied by a Packing Certificate issued by the Operating Company indicating the contents.

(2) **Stowage:**—No ship carrying containers carrying dangerous/hazardous cargo on board shall enter the Port unless the containers are stowed and so documented according to Section 12 of IMO Code as applicable.

6. Restriction on entry of ships carrying certain classes and quantities of dangerous/hazardous cargo: (1) Ships carrying explosives shall be allowed only at such of the anchorages or areas notified by the concerned port authorities except in such quantities as may be permitted to be handled inside the Port area by the Port Regulations applicable.

(2) No cylinder containing gases compressed, liquified or dissolved under pressure shall be permitted to be brought inside the Ports unless such cylinders are permitted for import/export by the Chief Controller of Explosives.

(3) Dangerous goods in tank containers of the following class and type of commodity shall be limited aboard any ship to such quantity as may be notified by the respective Port Authorities, in no case exceeding 50 Tonnes net contents being the total of all classes.

- Class 2 —Liquified inflammable or Poisonous Gases.
- Class 3.1 —Inflammable Liquids e.g. Carbon Disulphide.
- Class 4.2 —Spontaneously Combustible Liquids e.g. Aluminium Alkyls.
- Class 6 —Tetramethyl Lead (Fuel Additives).

- Class 6.1 —Poisonous (Toxic) substances.
- Class 6.2 —Infectious substances.
- Class 8 —Corrosives.
- Class 9 —Miscellaneous dangerous substances.

In all such cases, handling of tank containers shall be limited to day light hours and subject to the Consignee taking delivery from the Port premises and they shall not be deposited for any length of time within the port premises.

The Deputy Port Conservator or Traffic Manager or Officer responsible for the safety of the Port or his authorised representative specially nominated by him for the regulation of the dangerous/hazardous cargo in the Port shall be the sole authority to give permission for landing or loading dangerous/hazardous cargo in containers.

7 Advance notification:—1. Ships: The Master or the Ship Owner or Agent must inform the Port Authority at least 48 hours prior to arrival of the ship of the dangerous/hazardous goods in containers aboard the ship and those to be discharged at the Port.

The intention to land or load dangerous/hazardous cargo shall be given by the Steamer Agents or Consignors/Consignees in an application made in triplicate to the Deputy Port Conservator or Traffic Manager for seeking permission at least 48 hours in advance. The application shall include a complete list of all substances with their true chemical name and IMO Code Number.

One copy of each such application and its enclosure shall be given to the Deputy Port Conservator, Container Terminal Manager and Traffic Manager. The list shall furnish complete details including their full/technical names, quantities, mode of packaging, IMCO Classification, if known and other relevant data. The items included in this list shall be serially numbered for reference and follow up correspondence. Application for issue of permits for inflammable liquids including petroleum as defined in the Petroleum Act shall contain the following information.

Flash Points of such liquids and whether such liquids are miscible with water or not.

In addition to these documents, a copy of the ship's cargo manifest shall also be forwarded to the Deputy Port Conservator and Traffic Manager and Container terminal Manager to enable them to gather information regarding transit cargo of dangerous/hazardous goods containers carried by each ship.

2. Exports: The intention to export dangerous/hazardous cargoes through containers shall be advised to the Port Authority prior their delivery to the berth at least 48 hours in advance and permission obtained [from the Deputy Port Conservator and Traffic Manager before the dangerous/hazardous cargo to be stufed in containers are moved into the Port.

3. Transit:—Same prohibitions and restrictions as applicable in respect of dangerous/hazardous cargo for loading or unloading within the Indian Ports shall be applicable for cargo in transit.

8. Berthing: Any container ship carrying containers containing dangerous/hazardous cargo on board shall be berthed only when permission to berth is granted by the Port Authority at the designated berth.

9. The Port Authorities shall stack the Dangerous/Hazardous Cargo containers in either of the following:

(a) Stack the containers separately in a specially designated area which has been constructed for storage of dangerous/hazardous cargo and provided with fire fighting arrangements.

OR

(b) Stack the containers in the Parking Yard itself by providing proper segregation as per IMDG Code. (The segregation table is given in the Appendix 'A' suggested method of segregation as per IMDG or IMCO Segregation Code in a Container Parking Yard with tyre-mounted Transfer Cranes is shown in the Appendix—'B').

The Port Authorities shall devise a suitable segregation plan as regards to the classification of the cargo type of handling in the Terminal.

10. Stuffing & Destuffing of Containers:

1. The Port Authority shall designate container depot/Container Freight Station suitable to handle dangerous hazardous cargo. The stacking of containers shall be in accordance with Para 9 above. The stuffing or destuffing operation shall commence only after obtaining clearance from the Deputy Port Conservator and Traffic Manager. The stuffing and destuffing operation shall follow strictly the IMO Guidelines for the packing of dangerous/hazardous cargo in a Freight Container and shall comply with Classes 12 & 13 of IMDG Code (Appendix 'C').

In case stuffing or destuffing is done in an area in the vicinity of stackyard, a minimum distance of 30 metres around shall be observed.

10(2) Before Stuffing: (1) Containers into which dangerous cargo are to be stuffed shall be examined visually for damage and if there is evidence of material damage, the container shall not be packed. Container shall be clean, dry and fit for use. Irrelevant dangerous cargo labels shall be removed or masked over before stuffing begins.

(2) Information shall be provided by the Shipper about the hazardous properties of the dangerous cargo to be handled. The shipper shall also ensure that dangerous cargoes are stuffed, marked and labelled in accordance with the IMDG Code. Dangerous cargo shall not be handled unless packaged, marked and labelled in accordance with these regulations.

(3) Dangerous cargo shall only be handled, stuffed and secured under direct and identifiable supervision of a responsible person deputed by the Consignor or the Consignee as the case may be who is familiar with the risks involved and know which emergency measure should be taken. He shall also ensure that any necessary protective equipment is available.

(4) Smoking shall be prohibited while work is going on.

(5) Suitable fire precaution measure shall be taken.

(6) Packages shall be examined and any found to be damaged, leaking or sifting shall not be stuffed into a container. Packages showing evidence of staining etc., shall not be packed into a container without first determining

that it is safe and acceptable to do so. Water or other matter adhering to packages shall be removed before packing into a container.

(7) If cargoes are palletized or otherwise unitized they shall be compact and secured in a manner unlikely to damage the individual packages comprising the unit load. The materials used to band the unit load together shall be compatible with the substances unitized and retain their efficiency when exposed to moisture, extremes of temperature and sunlight.

(8) In case where electric power supplied is used for any equipment or machinery in the area where containers are stacked or stuffing and destuffing is carried out, the electric supply systems in the machinery shall be of a type which will not cause any spark likely to cause hazard.

(9) A container intended to carry dangerous cargo under temperature control shall be inspected and operated to ensure that the machinery is in proper working order before the shipment is made. A record of the inspection shall be maintained.

10 (3) Stuffing and Securing: Special care shall be taken during handling to ensure that the packages or receptacles are not damaged.

(1) If a package containing dangerous cargo is damaged during handling so that the contents leak out, the immediate areas shall be evacuated until the hazard potential can be assessed. The damaged packages shall not be transported.

(2) No repacking shall be done within the Port premises. If leakage from dangerous cargo likely to cause any explosion, spontaneous combustion, poisoning or similar danger, personnel shall immediately be moved to a safe place and the emergency response organisation (e.g. the fire service) shall be notified.

(3) Dangerous goods shall not be stuffed in the same container with incompatible substances. Guidance of both a general and particular nature on this matter may be found in the IMDG Code.

Note: It is also possible that in some instances goods of the same class shall not be stuffed into the same container as they are incompatible.

For example, Peroxides and Permanganates are both oxidising agents (Class 5.1). However, they may interact dangerously in the event of an accident.

(4) Dangerous goods which may damage by taint odour or contamination to other products shall not be stowed in the same container as goods susceptible to such damage.

(5) When dangerous cargo, particularly those of Class 6.1 (poison) and Class 8 (Corrosives) are handled, consumption of any form of food or drink shall be prohibited.

(6) Special packing instructions detailed on individual packages or otherwise available must be strictly observed. (e.g.) Goods marked "protect from frost" shall be stowed away from the walls of the container.

Goods marked "this way up" shall be packed accordingly. When dangerous goods consignment forms only part of the load of a container, it shall preferably be stowed so as to be accessible from the doors of the container.

11. Marking and Labelling: (1) The containers shall be sealed prior to despatch. However, they shall not be locked unless specifically required and agreed to by the container operator. In such cases a key shall be readily available at all times.

(2) Containers in which dangerous goods are stowed shall bear IMCO Dangerous Goods code Class Labels (Placards) not less than 250 mm x 250 mm in size. Except where not required by IMDG Code there shall be at least four such labels (placards) placed externally in conspicuous places, one on each side and one on each end. Labels for the sides of the container shall be affixed in such position that they are not obscured when the container doors are opened.

(3) The container shall also bear externally the correct technical name of each of the dangerous substances packed therein.

(4) Additional labels as may be required by rail and road transport authorities shall be provided.

12. Stuffing Certificate: Those responsible for the stuffing of the dangerous cargo into a container shall provide a "Container Stuffing Certificate" certifying that this has been properly carried out and embodying the following provisions:

(1) That the container was clean, dry and apparently fit to receive the goods.

(2) No incompatible goods have been stowed in the container.

(3) All packages have been externally inspected for damage and only dry, sound packages packed.

(4) All packages have been properly stowed in the container and secured and suitable securing materials used.

(5) The container and packages are properly marked and labelled.

(6) The dangerous cargoes in the container are those for which acceptance has been specifically obtained with the shipment in question.

(7) The consignor of the dangerous cargoes has in each case issued a dangerous cargoes declaration as to nature of the hazard and that the cargoes are suitable, packaged for transport by sea.

(8) The Container Stuffing Certificate shall be forwarded with the container to be available at the time of loading on board ship.

(9) The permission of the Deputy Port Conservator has been obtained for stuffing the cargo.

13. General Advice on Receipt of Containers Containing Dangerous/Hazardous Cargoes for Stuffing/Destuffing:—Containers containing dangerous cargo shall be destuffed with care, always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit. Before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo. For example, depending on the contents of the container, there may exist the possibility that leakage has caused an unsafe concentration of toxic, inflammable or explosive vapour, or to have produced an oxygen enriched (or depleted) atmosphere. If there is evidence that damage has occurred and such a condition exists, expert advice must be sought before commencing to destuff the containers.

(1) Any container which carried dangerous cargo particularly toxic products, shall be ventilated before unpacking commences, that is the doors shall be kept open for an adequate period.

(2) After a container containing dangerous goods has been unpacked, particular care must be taken to ensure that no hazard remains. This may entail special cleaning, particularly if toxic spillage has occurred or is suspected. When satisfied that a container offer no hazard, the dangerous goods labels shall be removed.

(3) If any container shows signs of heat it shall be removed to a safe place and fire services immediately notified. Care shall be taken to see that any fire fighting methods to be used are suitable for the cargo in question.

(4) Attention is drawn to the fact that the consignee is normally obliged to return the container, after discharging clean and suitable for the transport of every kind of cargo. This applies especially when poisonous, dangerous or obnoxious cargo has been transported.

14. Destuffing of Dangerous/Hazardous Cargoes:—(1) Notification of import of dangerous cargo must be given to the concerned Port Authority by the Operator prior to the arrival of the container within the Port.

(2) The import cargo documents must be endorsed with a 'Dangerous Goods' stamp by the Operator or the person responsible for preparing the documents before the container is discharged.

(3) Dangerous cargo containers shall be destuffed with care, always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit. Before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo. If there is evidence that such damage has occurred, expert advice must be sought before commencing destuffing of the container.

(4) As cargo is destuffed and checked, it must be separated to its class and placed in the correct storage area. Any discrepancy in respect of marks, labels or type of packaging must be reported to the Supervisor and the Operating Company shall be advised at the earliest opportunity.

(5) Areas for the storage of the various classes shall be clearly defined and where possible there shall be an outside stowage provided the packaging is suitable. In any event dangerous goods shall be set apart from the general cargo within the transit shed.

(6) Removal of import dangerous cargo must be effected immediately.

(7) All dangerous cargo labels shall be removed as soon as the container can be declared non-hazardous.

(8) Total quantity dangerous cargo in a designated area shall not exceed five container loads.

15. Fire Fighting.—(1) Special fire fighting provisions shall be made in the designated areas

where dangerous/hazardous cargo containers are kept. These shall include:

(2) The provision of all fire fighting equipment as required by national or local regulations is properly maintained and fully operational condition.

(3) The provision of clear information as to emergency routines to be followed and a regular practice of such routines.

(4) Good liaison between the container base and the local fire brigade. The means to call the fire service shall be readily available at all times.

(5) Good housekeeping and cleanliness. For example patches of oil mixed with sawdust are a potential source of ignition, heaps of rubbish can be readily ignited, piles of dunnage can assist in the rapid spread of fire etc.

(6) Proper care shall be taken to minimise sources of ignition such as smoking, unprotected or ill maintained electrical installations or repair equipment.

(7) Proper care of machinery and with its operations, particularly where re-fuelling is concerned.

(8) Clear access of fire appliances within the premises shall be maintained and a route kept clear all times to allow rapid access for emergency vehicles from outside.

16. Special Equipment:—(1) Adequate and proper breathing apparatus shall be provided and men trained in its use so as to render immediate assistance should personnel be affected by noxious fumes.

(2) Protective clothing, comprising rubber boots and gloves and apron together with oilskins shall be available for use in dealing with a splitt material.

(3) Receptacles of inert material shall be available for use in minimising the spread of split liquid.

(4) Nothing in this regulation shall prevent calling upon the proper emergency services as soon as trouble arises.

17. Lighting:—(1) Wherever and whenever dangerous goods are handled, or other goods handled adia out to dangerous goods, adequate and flame proof lighting shall be provided.

(2) It shall be remembered that labels may appear to change colour in artificial light.

APPENDIX (A)

SEGREGATION TABLE

	1.4	3.1												
	1.5	2.1	2.2	2.3	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	7	8	
Explosives	4													
	1.5		2	1	2	2	2	2	2	2	x	2	2	
Inflammable Gases	2.1	2		x	2	2	1	2	1	2	x	2	1	
Non-Inflammable Gases	2.2	1	x		2	2	x	1	x	x	2	x	1	x
Inflammable Liquids	3.1							2	2	2	3	x	2	1
	3.2	2	3	2				2	2	2	3	x	2	1
Non-Inflammable Liquids	3.3	2	2	2			1	2	2	1	3	x	2	1
Inflammable Solids	4.1	2	1	x	2	1		1	1	1	2	x	2	1
Spontaneously Combustible Substances	4.2	2	2	1	2	2	1		1	2	2	x	2	1
Substances which are dangerous when wet	4.3	2	1	x	2	2	1	1		2	2	x	2	1
Oxidizing Substances	5.1	2	2	x	2	1	1	2	2		2	1	1	2
Organic Peroxides	5.2	2	4	2	3	3	2	2	2	2		1	2	2
Poisons	6.1	x	x	x	x	x	x	x	x	1	1		x	x
Radioactive Substances	7	2	2	1	2	2	2	2	1	2	x		2	
Corrosives	8	2	1	x	1	1	1	1	1	2	2	x	2	
Miscellaneous Dangerous Substances	9													

NUMBERS IN THE TABLE ARE DEFINED IN THE NEXT PAGE

APPENDIX 'B'

The numbers in the table at pre-page are defined as follows:—

IMDG code Definition

Containerbase Segregation

1. Away from Not touching each other nor overtowing one with the other.
2. Separate from 3 Metres (10 ft.) apart unless separated by fire-resistant wall.
3. Separated by a complete compartment 3 Metres (10 ft.) apart unless separated by fire-resistant wall.
4. Separated longitudinally by an intervening complete compartment. In different sections of the containerbase separated by a roadway or other effective fire block, or at least 25 metres (80 ft.) apart.
5. No general segregation recommended If in doubt refer to the IMDG Code. Or The Blue Book for particular substance.

1. Storage space should also be selected as between outside and inside the buildings in accordance with the following guidelines:—

1.1 Commodities which the carriage by sea rules require to be stowed only on the deck of a ship should not be stored inside a building unless the building is specially equipped for such purpose.

1.2. Table:

IMCO Class	Description	Storage
1.4	Safety Ammunition	Inside—Lock up
1.5	Very insensitive substances	Inside—Lock up
1.	Other than Safety Ammunition & Class 1.5	Not to be stored except by special arrangement.
2.	Compressed Gases	
	—inflammable	Outside
	—poisonous	Outside
	—inert	Either
	—small cylinder (e.g. lighter fuel)	
3	Inflammable liquids	Inside
3.1	Low F.P. below—(0°F)	Outside
3.2	Intermediate F.P.—18°C upto 23°C (0°—73 F)	Outside Small quantities inside
3.3	High F.P. 23°C —61°C (73°—141°F)	Either
4.1	Inflammable solids	Either

1	2	3
4.2	Spontaneous Combustible	Outside (keep dry)
4.3	Emit inflammable Gases in contact with water	Outside (keep dry)
5.1	Oxidising Substances	Large quantities Outside. Small quantities (less than 2 Tons) either
5.2	Organic Peroxides	Outside (may need to be kept cool)
6.1	Poisons (Toxic)	Either (look for other hazards and store accordingly).
6.2	Infectious	Accept only by special arrangement.
7.	Radio active	According to transport Class & A.E.A. recommendations
8.	Corrosives	Either (consider degree of corrosive and secondary hazard)
9.	Miscellaneous (not to be construed as necessary low hazard)	According to particular hazard and quantity.

APPENDIX 'C'

COPY OF SECTION 12 AND EXTRACT OF SECTION 13 OF INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE

SECTION 12. CONTAINER TRAFFIC:

- 12.1.1 The recommendations of this text apply to containers in which packages of dangerous goods are loaded.
- 12.1.2. In container traffic a number of small packages is enclosed for transit in a large box fitted with doors and lifting points. The size and construction of the container may vary with the trade in which it is employed. Many containers are the demountable bodies of road or rail vehicles.
- 12.1.3. Containers used for the carriage of dangerous goods should be of adequate strength to resist the possible stresses imposed by the conditions of the services in which they are employed.
- 12.1.4. Dry dangerous goods in bulk may be carried in containers specially approved for this purpose by the competent authorities.
- 12.2 Permitted Shipments.
- 12.2.1. Dangerous goods should only be transported in containers when they are packed as recommended in this code except as provided in Section 12.1.4.
- 12.2.2. Containers in which dangerous goods are loaded should not be transported on board passenger vessels unless such goods are specifically permitted by this Code to be so transported.
- 12.2.3. A dangerous substance should not be stowed in the same container with any other substance with which it is deemed incompatible by this Code unless the requirement for segregating those substances is not more stringent than "away from" (as defined in Section 15.8) and such segregation within the container can be assured during transport.
- 12.3. Container Certification.
- 12.3.1. The requirements set out in section 9 of the General Introduction to this Code with respect to the documentation of packaged dangerous goods should be met.
- 12.3.2. Containers in which dangerous goods are loaded should be examined externally for damage, signs of leakage or shifting of contents. Any container found to be damaged, leaking or shifting should not be accepted for shipment until repairs have been effected and/or damaged receptacles removed.
- 12.4. Marking and Labelling:
- 12.4.1. Containers in which dangerous goods are loaded should bear labels as specified for each class in this Code, affixed on the outside, in a conspicuous place.
- 12.4.2. The special dangerous goods list or manifest (required by Regulation 5 (c) of Chapter VII of the Convention) should indicate clearly those containers in which dangerous goods are loaded and their location in the ship. The total quantity of each dangerous substance, in addition to the description as required under the above Regulation, should also be shown in the list or manifest.

- 12.4.3. Individual packages loaded in a container are exempt from the labelling requirements but the use of dangerous goods labels on such packages is recommended in case they need to be quickly identified in an emergency.
- 12.5. **Stowage of Containers**
- 12.5.1. Containers in which dangerous goods are loaded should generally be carried and segregated in accordance with the stowage requirements laid down in this Code for such goods, e.g. if dangerous goods which are required to be stowed on deck are carried in a container, then that container must also be stowed on deck.
- 12.5.2. Containers in which dangerous goods are loaded should also be generally segregated in accordance with this Code. In those cases where such segregation is not possible by virtue of the construction of ship (e.g. where there are no intervening bulkheads on a container deck) alternative segregation arrangements may be accepted provided the competent authority is satisfied that an equivalent degree of safety is thereby assured.
- 12.5.3. Packages of dangerous substances and any other goods within the containers should be adequately braced and secured for the voyage. The packages should be loaded in such a way that there will be a minimum likelihood of damage to fittings during transportation. Such lifting on packages should be adequately protected.
- 12.5.4. Containers equipped with refrigerating or heating equipment, and which give rise to a toxic and/or inflammable hazard should be stowed on deck, they may be stowed and operated under deck provided that adequate ventilation and other safety precautions, to the satisfaction of the competent authority, are observed.

SECTION 13—PORTABLE TANKS:

- 3.1. **Applicability and Definitions:**
- 13.1.1. **Applicability**
- 13.1.1.1. The recommendations of this Section apply to portable tanks (as defined in 13.1.2.1) fitted with pressure relief devices, intended for the carriage of dangerous liquids.
- 13.1.1.2. Attention is drawn to the fact that no provisions have been included in respect of any additional fire-fighting and protection measures or other special equipment which may be necessary on ships carrying portable tanks.
- 13.1.1.3. Portable tanks of types other than those covered by this section may be considered for the carriage of dangerous liquids under special conditions to be prescribed by the competent authority.
- 13.1.1.4. Where exceptional hazards exist for an individual substance, additional requirements may be specified by the competent authority.
- 13.1.2. For the purpose of this Section a portable tank means a tank having a capacity of 450 litres (100 gallons) or above for the transport bulk liquids with a vapour pressure of less than 3 kp/cm² — Absolute — (43 psia) at a temperature of 50°C (122°F). The tank should not be permanently secured on board the ship and its contents should not be loaded or discharged while the tank remained on board. The loaded tank should be capable of being lifted on and off the ship.
- 13.1.2.2. Maximum allowable working pressure is the maximum gauge pressure permissible at the top of a tank in its operating position. This pressure is based on calculations for every element of the vessel using nominal thickness exclusive of:
- (a) allowances for corrosion, and
 - (b) thickness required for loading other than pressure.
- 13.1.2.3. Start-to-discharge pressure is the value of static pressure below which no bubbling occurs when a pressure relief valve is tested by means of air under a specified water seal on the outlet.
- 13.1.2.4. Total containment pressure is the sum of the vapour pressure in kp/cm² (psig) at a reference temperature at the liquid surface as specified by the competent authorities concerned, plus the effect on total pressure of the partial pressure contributed by the presence of air and other gases in the ullage space, the liquid expansions as determined by the bulk means reference temperature, and the effect of the solubility of air and other gases in the liquid, plus a minimum dynamic pressure of 0.35 kp/cm² (5 psig). In no case should the total containment pressure be taken to be less than 1.75 kp/cm² (25 psig). Where no acceptable data for solubility exists, it should be neglected.
- 13.11. **Testing and Inspection of Portable Tanks:**
- 13.11.1. Such tests and inspections as the competent authority may require should be carried out during construction.
- 13.11.2. Every portable tank, and all piping, valves and other accessories thereof which are subject to the pressure of the tank contents, except pressure relief devices, should be tested by complete filling (including domes, if any) with water or other liquid having a similar density and applying a pressure of not less than 1-1/2 times the maximum allowable working pressure. The details of the test should be as prescribed by the competent authority. While under pressure, the tank should be inspected for leakage, corroded areas, dents, or other conditions which indicate weakness that might render the tanks unsafe for transportation service, and it should not be placed in or returned to service if any evidence of such unsafe conditions is discovered until the tank etc. has been repaired and the test repeated and passed successfully.

- 13.11.3 A tank should not be accepted for shipment unless the pressure relieving devices have been examined by a competent person in the previous six months. A visual and external examination may suffice. However, those cargoes which tend to render the devices inoperative, the competent authority may require more frequent examination.
- 13.11.4 Tanks and their fittings should be inspected internally and externally with sufficient frequency and with due regard to the contents carried, but in case at intervals greater than 2-1/2 years, under conditions prescribed by the competent authority.
- 13.11.5 All pressure relief valves should be retested and inspected at intervals of not more than 2-1/2 years, with due regard to the contents carried and under conditions prescribed by the competent authority.
- 13.11.6 Tanks should be retested hydraulically at intervals of not more than five years under conditions prescribed by the competent authority. Other types of retest may be permitted, exceptionally, as prescribed by the competent authority.
- 13.12 Marking the Portable Tanks:
- 13.12.1 Metal identification plate. There should be on every portable tank a rustproof metal plate permanently attached to the tank in a place rapidly accessible for inspection. Upon the plate should be marked by stamping, embossing or other means, at least the information indicated below. This plate should not be painted so as to obscure the marking thereon
- Manufacturer's name
- Date of Manufacture
- Tank Serial No.
- Maximum Allowable working pressure kp/cm² (psig)
- Test pressure kp/cm² (psig)
- Total water capacity..... litres (gallons)
- Maximum Weight of liquids to be carried..... (Kilos tons)
- Maximum Gross Weight.. Kilos (tons)
- Control or permit identification of competent authority
- Hydraulic test date
- Authority who witnessed the Hydraulic test
- Code, rules or regulations (by name or other identification) under which tank is designed
- 13.12.2 Test date and markings:
- 13.12.2.1 The date of the last hydraulic test and the witnessing authority mark should be clearly stamped on the metal identification plate specified above.
- 13.12.2.2 The date of the last visual examination as prescribed by Section 13.11.4. should be visibly marked on the tank in manner satisfactory to the competent authority.
- 13.12.3 Special purpose tanks, Special purpose tanks should be marked to indicate the substance they are permitted to carry.
- 13.13 Certification of portable Tanks:
- 13.13.1 A certificate from an approved inspecting agency affirming that the tank complies with the competent authority's requirement should be filed so as to be available to that authority.
- 13.14 General Handling precautions for portable Tanks:
- 13.14.1 Following recommendations and precautions are applicable only for tanks designed and constructed according the provisions shown in this Section. (e.g. tanks with pressure relief devices).
- 13.14.2 Portable tanks should only carry liquid cargoes which are specifically authorized by the competent authority of the country concerned.
- 13.14.3 It is also envisaged that in due course the entry of each individual substance in the Dangerous Goods Code will indicate whether that substance may be carried in a portable tank and what type of tank is required.
- 13.14.4 It is also envisaged that the Dangerous Goods Code will give individual requirements for the stowage of such substances in portable tanks and will indicate any differences between their stowage and that of approved packing.
- 13.14.5 Until such time as the amendments to the Code have been completed stowage of portable tanks should be as recommended in 13.15.
- 13.15 Stowage of Portable Tanks:

13.15.1. Portable tanks should be towed in accordance with the provisions of Section 14 of the Code except that the position of stowage should be in accordance with the following tables:

IMCO Class	Passenger Ships		Cargo Ships	
	on deck	under deck	on deck	under deck
Explosives	1	*	*	*
Gases	2	*	*	*
Inflammable liquids	3.1 3.2 3.3	prohibited prohibited 1) permitted	prohibited prohibited 1) prohibited 1)	permitted permitted permitted
Inflammable solids	4.1	*	*	*
Spontaneously combustible substances	4.2	prohibited	prohibited	prohibited 1) prohibited
Substance dangerous when wet	4.3	prohibited	prohibited	permitted 3) permitted 3)
Oxidizing substances	5.1	prohibited 1)	prohibited	permitted 3) permitted 3)
Organic peroxides	5.2	prohibited 1)	prohibited	prohibited 1) prohibited 1)
Poisons	6	prohibited 1)	prohibited 1)	permitted 3) permitted 3)
Radioactive substances	7	*	*	*
Corrosives	8	permitted	permitted	permitted permitted
Misc. Dangerous Substances	9	permitted 3)	permitted 3)	permitted permitted 3)

*not applicable

1. except under special conditions to be specified by the competent authority.
2. if not having poisonous or similar properties shown by a secondary label.
3. under conditions to be specified by the competent authority.

13.15.2. Table in 13.15.1 applies to portable tanks containing liquids only. It does not apply to such tanks containing solids (also if dispersed or wetted) gases or liquefied gases.

13.15.3. Where the individual entry for a substance in the Code is more restrictive than the table with regard to stowage the individual entry should apply.

13.15.4. If a portable tank is to be shipped containing a liquid for which the individual entry shows one or more secondary labels, due consideration should be given to all properties of that liquid and stowage should be arranged accordingly.

13.15.5. Portable tanks found to be leaking or significantly damaged so as to possibly affect the integrity of the tank or no listing and securing arrangements should not be accepted for shipment.

13.15.6. Portable tanks having residue of loading adhering to the outside of the tanks should not be accepted for shipment unless cleaned and found to be satisfactory.

13.15.7. Portable tanks should not be overstored unless they are carried in specially designed ships and unless they are specially protected to the satisfaction of the competent authority. Due attention should be paid to Section 13.9.1.2.

13.15.8. Portable tanks should not be accepted for shipment in ullage condition liable to produce an unacceptable hydraulic force due to surge within the tank.

13.15.9. Portable tanks should not be accepted for shipment.

- 13.15.9. Empty tanks not gas free should comply with the same provisions as tanks filled with their previous product.
- 13.16. Segregation of Portable Tanks : Portable tanks containing dangerous liquids should be segregated in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code (See Section 15).
- 13.17. Securing of Portable Tanks.
- 13.17.1. In addition to the usual securing means provided for transportation, additional securing means, satisfactory to the competent authority and the master of the vessel, may be required in order to ensure more thoroughly against significant movement of the portable tanks during the sea voyage.
- 13.17.2. In determining the adequacy of the securing devices, the motions and accelerations of 13.2.7 should be assumed.
- 13.17.3. Special instruction displayed on the tanks should be observed.

